



N°	1/2
CF-2010-25	
Date d'émission	
3 août 2010	

# CONSIGNE DE NAVIGABILITÉ

La présente consigne de navigabilité (CN) est peut-être applicable à un aéronef qui serait, selon nos dossiers, immatriculé à votre nom. Les CN sont publiées en vertu du **Règlement de l'aviation canadien (RAC) 521 Division X**. Selon le **RAC 605.84** et les détails de l'**Appendice H du Standard 625 du RAC**, un aéronef immatriculé au Canada ne demeure navigable que s'il continue à respecter toutes les CN qui lui sont applicables. L'autorité de vol de l'aéronef risque de ne pas demeurer en vigueur si l'on ne se conforme pas aux exigences d'une CN. Pour faire une demande d'un autre moyen de se conformer, on doit se conformer aux exigences du **RAC 605.84** et le **Standard** mentionné ci-dessus.

Cette CN a été publiée par la division du Maintien de la navigabilité (AARDG), direction de la Certification nationale des aéronefs, Transports Canada, Ottawa, tél. (613) 952-4357.

**Numéro :** CF-2010-25

**Sujet :** Distribution des charges électriques c.a.

**En vigueur :** 24 août 2010

**Applicabilité :** Les avions CL-600-2B16 de Bombardier Inc. portant les numéros de série 5701 à 5752, 5754 à 5775, 5777, 5779 à 5781, 5783 à 5790, 5792, 5794 à 5796, 5798, 5801 et 5804.

**Conformité :** Tel qu'indiqué ci-dessous, à moins que ce ne soit déjà fait.

**Contexte :** Au cours des inspections et des essais en vol avant livraison, plusieurs courts-circuits ont été signalés, dont l'un a entraîné l'apparition de fumée dans le poste de pilotage. Aucun incident n'est survenu en service.

Les enquêtes ont permis de découvrir trois problèmes susceptibles de causer des courts-circuits dans le câblage des panneaux de disjoncteurs 1, 2, 3 et 4 (CBP-1, CBP-2, CBP-3 et CBP-4) et dans celui des boîtes de jonction 17 et 18 (JB17 et JB18) :

1. Dans le CBP-1, il se peut qu'il y ait un espace insuffisant entre certaines barres bus bien précises et la structure du panneau des disjoncteurs.
2. Certaines cosses à borne plaquées au nickel de calibre 22-20 revêtues d'une gaine isolante verte n'ont peut-être pas été fabriquées selon les normes pertinentes. Ces cosses peuvent avoir été posées dans les CBP-1, CBP-2, CBP-3, CBP-4, JB17 et JB18. Ce défaut de fabrication nuit à la tenue mécanique du fil dans le corps de la cosse après sertissage.
3. Dans les JB17 et JB18 ainsi que dans les CBP énumérés ci-dessus, il se peut qu'il y ait des débris provenant de corps étrangers.

Si rien n'est fait, ces problèmes pourraient entraîner l'apparition d'arcs électriques, de dommages à la structure adjacente ou de fumée dans le poste de pilotage, ou encore la perte de redondance de certains circuits.

La présente consigne est publiée afin de rendre obligatoires le remplacement ou la relocalisation de certaines barres bus bien précises du CBP-1, l'inspection et la réparation si nécessaire, de toute cosse desserrée ou mal sertie dans les CBP-1, CBP-2, CBP-3, CBP-4, JB17 et JB18, et de veiller à ce qu'aucun débris provenant de corps étrangers ne se trouve dans les pièces concernées.

Selon le **RAC 202.51** le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien doit aviser par écrit le ministre de tout changement de nom ou d'adresse, dans les sept jours suivant ce changement.

Pour demander un changement d'adresse, veuillez contacter le **Centre des communications de l'Aviation civile (AACRC)** à la **Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8**, ou **1 800 305-2059**, ou <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/communications/centre/adresse/asp>.  
24-0022 (01-2005)

**Mesures correctives :** **A. Inspection à la recherche de cosse de borne desserrée ou mal sertie ainsi que des débris provenant de corps étrangers dans le CBP-1, et remplacement ou relocalisation de barres bus – Mesures applicables aux avions portant les numéros de série 5701 à 5752, 5754 à 5775, 5777, 5780 à 5781, 5783 à 5790, 5792, 5794 à 5796, 5798, 5801, 5804**

Dans les 800 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, procéder à une inspection à la recherche des débris provenant de corps étrangers, remplacer toute cosse desserrée ou mal sertie, et relocaliser ou remplacer les barres bus du CBP-1 conformément aux consignes d'exécution du bulletin de service (BS) 605-24-004 de Bombardier en date du 18 janvier 2010 ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

**B. Inspection à la recherche de cosse de borne desserrée ou mal sertie ainsi que des débris provenant de corps étrangers dans les CBP-2, CBP-3, CBP-4, JB17 et JB18 – Mesures applicables aux avions portant les numéros de série 5701 à 5752, 5754 à 5756, 5758 à 5775, 5779, 5781, 5788, 5789, 5792, 5795, 5798, 5801 et 5804**

Dans les 800 heures de temps dans les airs suivant la date d'entrée en vigueur de la présente consigne, procéder à une inspection à la recherche des débris provenant de corps étrangers et remplacer toute cosse desserrée ou mal sertie dans les CBP-2, CBP-3, CBP-4, JB17 et JB18 conformément aux consignes d'exécution du BS 605-24-002 de Bombardier en date du 7 décembre 2009 ou de toute révision ultérieure approuvée par le Chef, Maintien de la navigabilité aérienne, de Transports Canada.

**Autorisation :** Pour le Ministre des Transports, de l'infrastructure et des Collectivités,

ORIGINAL SIGNÉ PAR

Derek Ferguson  
Chef, Maintien de la navigabilité aérienne

**Contact :** Mlle Helen Tsai, Maintien de la navigabilité aérienne, Ottawa, téléphone 613-952-4357, télécopieur 613-996-9178 ou courrier électronique [CAWWEBFeedback@tc.gc.ca](mailto:CAWWEBFeedback@tc.gc.ca), ou tout Centre de Transports Canada.